Canada Industrial Relations Board | Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Association des employeurs maritimes,

requérante,

et

415607 Ontario limitée s/n Waterford Crushing and Screening,

intimée,

et

Association internationale des débardeurs, section locale 1654,

agent négociateur accrédité,

et

Great Lakes Stevedoring,

partie intéressée.

Dossier du Conseil : 28368-C
Référence neutre : 2011 CCRI **581**
Le 21 avril 2011

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil), composé de Me Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de MM. Patrick J. Heinke et John Bowman, Membres, a entendu le renvoi susmentionné, présenté en vertu de l'article 65 du *Code canadien du travail (Partie I Relations du travail)* (le *Code*), à Toronto, en Ontario, les 13 et 14 avril 2011. Aux fins de la présente décision, les termes arrimage et débardage sont employés de manière interchangeable.

Ont comparu

M[e] John Mastoras, pour l'Association des employeurs maritimes;

M[e] Richard D. Simmons, pour 415607 Ontario limitée s/n Waterford Crushing and Screening;

M[e] Ronald A. Pink, c.r., pour l'Association internationale des débardeurs, section locale 1654.

I – Faits

[1] Depuis 1985, l'Association internationale des débardeurs, section locale 1654 (la section locale 1654 de l'AID ou le syndicat) détient une accréditation par région géographique pour représenter tous les débardeurs qui travaillent au port de Hamilton, en Ontario. Cette accréditation a été modifiée en 1991, afin de préciser que l'accréditation par région géographique s'appliquait à tous les employeurs oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton, exception faite de certains employés de St. Lawrence Warehousing Limited, exploitée sous la raison sociale Seaway Terminals (aujourd'hui Les Terminus maritimes fédéraux limitée), qui étaient représentés par d'autres syndicats (ordonnance du Conseil n[o] 5893-U).

[2] En application de l'article 34 du *Code*, l'Association des employeurs maritimes (l'AEM) a été désignée comme représentant patronal pour toutes les entreprises oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton. Dans le contexte d'un autre dossier (27443-C), le Conseil a rendu une ordonnance le 9 novembre 2009, sur consentement des parties, où il a déclaré que 415607 Ontario limitée s/n Waterford Crushing and Screening (Waterford) était un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton au sens de l'ordonnance 5893-U, et que Waterford était liée par l'ordonnance d'accréditation par région géographique.

[3] Bien que Waterford annonce sur son site Web qu'elle offre des services d'arrimage, l'activité principale de l'entreprise est la production d'agrégat (gravier) de tous genres. À ses débuts, dans les années 1950, l'entreprise avait une carrière de sable et de gravier, mais elle exploite aujourd'hui plusieurs carrières, mines de calcaire et centrales à béton. Waterford fait le criblage (tri) de diverses matières qu'elle utilise et qu'elle fournit à ses clients. Elle mène aussi diverses activités de scorification et de bouletage, qui consistent à transformer les déchets de production qui résultent du

processus de fabrication en matériaux ayant d'autres utilités. Pour ce qui est de ces dernières activités, Waterford a une relation de longue date avec US Steel Canada (anciennement Stelco) à Hamilton. Parmi ses autres activités, Waterford agit aussi à titre de manutentionnaire pour US Steel Canada. Il y a environ 20 ans, Waterford a présenté un projet visant à transformer les déchets de production de Stelco en produits utiles, puis elle a complètement modifié l'embarcadère du quai 16 du port de Hamilton, où US Steel Canada mène ses activités, afin de pouvoir utiliser un convoyeur pour charger ces produits sur des navires à des fins de transport maritime.

[4] En plus de son obligation contractuelle de faire la manutention de matériaux pour US Steel Canada au site de Hamilton (les « activités de manutention »), Waterford utilise son propre équipement pour transformer les déchets de production de US Steel Canada en produits utiles (les « activités de transformation »). Par exemple, US Steel Canada produit du coke, un combustible solide résultant de la distillation du charbon. Par la suite, Waterford transforme les résidus de coke produits par ce processus en divers sous-produits, notamment en poussier de coke, un débris qui est trop petit pour les besoins de US Steel Canada, mais qui peut servir de carburant à d'autres entreprises. Les produits tirés des activités de transformation de Waterford sont entreposés sur le site de US Steel Canada, au moyen de l'équipement de Waterford, jusqu'à ce qu'on en ait besoin. Tous les produits manutentionnés par Waterford à cet endroit restent la propriété de US Steel Canada, et Waterford ne détient pas d'intérêt à leur égard. Il n'existe aucun lien entre les deux sociétés, exception faite de ceux qui sont établis par le contrat.

[5] Le Conseil a été informé que Waterford est un entrepreneur qui a une présence importante sur le site de US Steel Canada à Hamilton et qui y mène des activités de manutention et de transformation à longueur d'année. Waterford garde plusieurs pièces d'équipements sur le site, y compris un concasseur, huit chariots élévateurs frontaux et vingt convoyeurs. Une roulotte et des salles de bains séparées sont réservées à l'usage des employés de Waterford présents sur le site.

[6] Avant 2010, en plus des activités de manutention et de transformation qu'elle effectuait pour US Steel Canada en vertu d'un contrat, Waterford était aussi responsable du chargement de divers produits (par exemple, de scories et de poussier de coke) sur des navires faisant escale au quai 16, produits qui devaient ensuite être livrés à d'autres usines de US Steel Canada ou à des clients

canadiens de cette dernière (les « activités de débardage »). Lorsque le Conseil a rendu une ordonnance en novembre 2009 (dossier du Conseil n° 27443-C), les activités de débardage effectuées par Waterford au port de Hamilton consistaient à faire le chargement pour le compte de US Steel Canada au quai 16 ainsi qu'à décharger du sel de navires et à le charger dans des camions au quai 26. Comme il a été mentionné ci-dessus, lors des audiences tenues par le Conseil dans ce dossier-là , Waterford avait reconnu que, aux fins de ces activités, elle était un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage. Par le fait même, Waterford avait accepté d'être liée par l'accréditation par région géographique visant la section locale 1654 de l'AID. Dans le contexte de la présente affaire, le Conseil a été informé que Waterford n'effectue plus le déchargement du sel des navires au port de Hamilton.

[7] Peu après que le Conseil a rendu son ordonnance en novembre 2009, Waterford a pris la décision commerciale de mettre fin à toutes ses activités de débardage au port de Hamilton, bien qu'elle ait poursuivi ce type d'activités à d'autres endroits en Ontario, notamment à l'établissement de US Steel Canada à Nanticoke. Au début de 2010, Waterford a informé US Steel Canada qu'elle n'effectuerait plus de débardage au port de Hamilton et que cette dernière allait devoir faire appel à une entreprise d'arrimage si elle désirait continuer à charger ses produits sur des navires. En mars 2010, Waterford a appris que US Steel Canada avait choisi Great Lakes Stevedoring (GLS) pour faire le travail de débardage.

[8] Par la suite, US Steel Canada, Waterford et GLS ont tenu des discussions, lors desquelles US Steel Canada a proposé que, comme Waterford avait déjà des convoyeurs sur place, GLS pourrait en louer un pour charger les navires. Les parties ont alors pris une série d'arrangements au moyen desquels US Steel Canada a conclu un contrat avec GLS pour qu'elle charge les produits sur les navires et a conclu un autre contrat distinct avec Waterford pour que cette dernière transporte les produits devant être livrés, au moyen de ses chariots élévateurs frontaux, de la réserve à la trémie se trouvant à l'extrémité du convoyeur située au bout du quai. GLS a conclu un contrat avec Waterford pour obtenir l'équipement (le convoyeur mobile ainsi que la trémie et la cabine qui y sont rattachées) et le personnel (un technicien ou un homme à tout faire) nécessaire pour charger les produits sur les navires.

[9] En raison de toutes ces ententes, le travail est désormais divisé de la manière suivante : lorsque GLS et Waterford sont informées qu'un navire doit être chargé, Waterford se sert de ses propres employés, qui, au moyen de ses chariots élévateurs frontaux et sous la supervision d'un contremaître, transportent les produits de la réserve à la trémie rattachée au convoyeur en vertu d'un contrat conclu avec US Steel Canada. Waterford fournit le convoyeur et un employé responsable de son opération en vertu d'un contrat conclu avec GLS. C'est GLS qui dirige tout ce travail. Aucun des employés de Waterford qui font ce travail n'est membre de la section locale 1654 de l'AID. Les produits sont transportés sur le navire au moyen du convoyeur, où GLS fait appel à deux membres de l'AID pour les charger dans les soutes par les écoutilles. On a indiqué au Conseil que neuf navires avaient été chargés de cette manière en 2010 et que, en 2011, trois autres l'avaient été lorsque l'audience du Conseil a pris fin, le 14 avril.

[10] Au début de juin 2010, la section locale 1654 de l'AID a appris que des navires étaient chargés au quai 16 par des employés de Waterford. Elle a présenté un grief le 3 juin 2010, alléguant que Waterford et GLS enfreignaient la convention collective conclue par la section locale 1654 de l'AID et l'AEM. Ce grief a été renvoyé à un arbitre, M. Robert Herman. La procédure de l'arbitre Herman a été suspendue en attendant que le Conseil tranche le renvoi que lui a présenté l'AEM en vertu de l'article 65 du *Code*, qui demande au Conseil de définir la portée et d'interpréter le sens du travail de « débardage » au port de Hamilton.

II – Position des parties

A – La section locale 1654 de l'AID

[11] La section locale 1654 de l'AID soutient que la présente affaire porte sur une question simple : le chargement de matériaux dans une trémie rattachée à un convoyeur, puis donc sur un navire, constitue-t-il du débardage? Selon lui, il faut manifestement répondre par l'affirmative. Elle affirme que Waterford ne respecte pas une ordonnance du Conseil à laquelle elle avait consenti en novembre 2009 et que, avec l'aide de GLS, elle cherche à se soustraire à l'accréditation par région géographique du syndicat et à la convention collective qui lie l'AEM et la section locale 1654 de l'AID. Elle souligne que les autres entreprises d'arrimage, par exemple Les Terminus maritimes

fédéraux limitée, ne peuvent pas rivaliser sur un pied d'égalité avec GLS si cette dernière propose un prix fondé sur l'utilisation d'un nombre de travailleurs syndiqués inférieur à ce qu'exige la convention collective.

[12] Selon l'AID, l'arrimage commence lorsqu'un produit est empilé pour transbordement, c'est-à-dire lorsque le produit est placé sur le terminal afin d'être transporté par un navire. Elle affirme que la seule différence entre la présente affaire et le travail normal effectué par une entreprise d'arrimage est que, en l'espèce, deux entrepreneurs se sont séparé le travail, mais, selon elle, ni GLS ni Waterford n'ont de motif valable pour affirmer que le travail ne constitue pas de l'arrimage.

[13] Pour affirmer que l'arrimage commence lorsque le cargo est mis sur un convoyeur afin d'être chargé sur le navire, la section locale 1654 de l'AID se fonde sur la disposition suivante de la convention collective qu'elle a conclue avec l'AEM :

> 1.02 La convention s'applique aux employés affectés à la manutention du cargo déchargé d'un navire ou qui y est chargé au port de Hamilton, **y compris le transport de ce cargo jusqu'à des camions, des wagons ou d'autres moyens de transport terrestre, où à partir de ces moyens de transport**, affectés à la manutention du cargo à l'intérieur ou à l'extérieur des terminaux des employeurs ainsi qu'aux travaux énoncés à l'article 2.03 des présentes.
>
> (traduction)

[14] Selon la section locale 1654 de l'AID, le débardage inclut le déplacement du cargo à partir du moyen de transport terrestre par lequel il arrive au quai jusqu'à une remise ou une zone de stockage dans le terminal, puis de cette remise ou zone jusqu'au quai, et ensuite du quai au navire. À l'inverse, pour ce qui est du déchargement d'un navire, toujours selon elle, le débardage consiste à déplacer les marchandises sur le quai à partir du navire, puis à les transporter dans une remise et finalement, dans un camion ou un wagon. Elle explique que toutes ces activités font partie d'un continuum et que le transport maritime des marchandises ne peut être assuré sans que toutes ces étapes soient achevées.

[15] La section locale 1654 de l'AID reconnaît que les activités de triage, de transformation et d'entreposage des produits de US Steel Canada qui sont effectuées par Waterford sur le site de US Steel Canada ne constituent pas du débardage, mais elle soutient que Waterford fait du débardage

lorsqu'elle déplace les marchandises de la réserve jusqu'à la trémie afin de les charger sur le navire. Selon elle, ce deuxième type de travail est différent du reste des activités effectuées par Waterford sur le site de US Steel Canada, car il fait partie intégrante du transport maritime. L'AID prétend que, comme l'employeur en cause dans la décision *M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CCRT n° 1203), Waterford a étendu ses activités au secteur du débardage. Comme le Conseil l'avait conclu dans cette décision, le fait de permettre à ce genre d'écart de se reproduire régulièrement minerait le régime de négociation collective au port, provoquerait de l'agitation ouvrière et ferait échec à la raison d'être de l'article 34 du *Code*.

[16] La section locale 1654 de l'AID demande au Conseil de déclarer que les activités en cause constituent du débardage et qu'elles sont donc assujetties à la convention collective ainsi que d'ordonner à Waterford de payer les sommes dues conformément à la convention collective.

B – L'AEM

[17] L'AEM soutient que les activités liées au chargement des navires qu'effectue Waterford au site de US Steel Canada au port de Hamilton constituent du débardage. Pour cette question, l'AEM et la section locale 1654 de l'AID sont tout à fait d'accord. Selon l'AEM, il n'y a aucune preuve de quelque comportement malhonnête que ce soit et Waterford avait tout simplement mal compris en quoi consiste le débardage.

[18] L'AEM souligne qu'elle doit représenter tous les employeurs oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton, peu importe qu'il s'agisse de membres payant des cotisations ou non. Ni GLS ni Waterford ne sont actuellement membres de l'AEM. Toutefois, l'AEM fait valoir que les faits mis en preuve confirment que le travail en question constitue du débardage. Elle mentionne aussi que Waterford n'a présenté aucun élément de preuve pour étayer l'argument selon lequel les quais de US Steel Canada ne font pas partie du port de Hamilton.

[19] L'AEM explique que ces activités de Waterford sont une source constante de discorde entre l'AEM et la section locale 1654 de l'AID. Elle demande au Conseil d'ordonner à Waterford de se conformer à la convention collective, puisque Waterford a reconnu être une entreprise de débardage

en 2009 et qu'elle est liée par l'accréditation par région géographique en application de l'ordonnance du 9 novembre 2009 du Conseil.

C – Waterford

[20] Waterford admet que, lorsqu'elle agit comme entreprise de débardage au port de Hamilton, elle est liée par l'accréditation par région géographique et par la convention collective. Toutefois, elle nie effectuer du travail de débardage au site de US Steel Canada situé au port de Hamilton. Waterford soutient qu'elle mène ses activités au site de US Steel Canada chaque jour, peu importe qu'il y ait des navires à charger. Elle transforme les déchets de production de US Steel Canada en produits utiles, qu'elle entrepose ensuite sur place au moyen de ses propres chariots élévateurs frontaux, trémies et convoyeurs. Waterford soutient que le fait que ses propres employés utilisent ses chariots élévateurs frontaux pour charger les produits de US Steel Canada sur les trémies reliées aux convoyeurs n'est pas différent du travail effectué par ces employés sur le site le reste du temps. Selon elle, la seule différence est l'endroit où les produits sont déchargés par le convoyeur.

[21] À cet égard, Waterford soutient que le débardage commence seulement lorsque les produits sont dans la trémie, ce qui voudrait dire que le fait de déplacer les produits sur le quai, de la réserve à la trémie, et de les mettre dans la trémie ne constituerait pas du débardage. Waterford avance aussi que ce genre d'activité est mineur par rapport aux autres travaux qu'elle fait pour US Steel Canada et que cette activité représente une part très faible du temps consacré et des activités effectuées par Waterford à cet endroit. Elle souligne aussi que, comme elle déplace les produits sur le site et à proximité et qu'elle dispose déjà de l'équipement nécessaire sur place, il serait illogique qu'une autre entreprise transporte les produits de la réserve à la trémie.

[22] Finalement, selon Waterford, il faut aussi tenir compte du fait que US Steel Canada est propriétaire de son propre quai, et le Conseil ne devrait pas appliquer l'accréditation par région géographique aux quais privés situés au port de Hamilton.

III – Analyse et décision

[23] Le Conseil a expliqué en détail le fondement de la compétence fédérale à l'égard du débardage dans la décision *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, 2009 CCRI 451, aux paragraphes 199 à 211. En résumé, la compétence fédérale à l'égard du débardage ne découle pas d'un chef de compétence fédéral indépendant, mais plutôt du fait que cette activité est nécessairement accessoire au transport maritime (voir l'arrêt *Validity and Applicability of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529). Bien qu'il soit généralement admis que le débardage se définit par le chargement et le déchargement de navires, la question de savoir où ces activités commencent et prennent fin a fait l'objet d'une jurisprudence abondante. La Cour d'appel fédérale a fourni quelques indications à ce sujet dans l'arrêt *Cargill Grain Co., division Gagnon et Boucher* c. *Assoc. internationale des débardeurs, local 1739*, [1983] A.C.F. nº 948 :

> 26 ... Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente du transport par mer, il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement. **À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débardage, et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire**...
>
> (c'est nous qui soulignons)

[24] En appliquant ce critère à la présente espèce, le Conseil doit conclure que le fait de ramasser des marchandises dans une réserve, de les déplacer et de les décharger dans une trémie rattachée à un convoyeur qui les amène au navire, afin qu'elles puissent finalement être livrées à leur destinataire, fait partie d'un continuum qui est non seulement nécessaire, mais essentiel à la réalisation des activités de transport maritime. Par conséquent, le Conseil conclut que, dans la mesure où Waterford exécute ces travaux sur le site de US Steel Canada, elle mène des activités de débardage au sens du *Code*.

[25] Waterford a prétendu que ses activités de débardage sont tellement mineures par rapport à l'ensemble de ses travaux sur le site de US Steel Canada qu'elle devrait être exemptée de la désignation d'employeur oeuvrant dans le secteur du débardage. Les éléments de preuve présentés démontrent que, dans les faits, Waterford mène divers types d'activités sur le site de US Steel

Canada. Elle a conclu un contrat avec US Steel Canada afin d'effectuer la manutention des matériaux à plusieurs fins liées aux activités de cette dernière à cet endroit. Waterford mène aussi des activités de transformation sur le site, pour créer des produits utiles à partir des déchets de production. Bien que Waterford utilise des pièces d'équipement semblables ou identiques pour mener toutes ces activités à cet endroit, le transport et le chargement des produits dans une trémie afin qu'ils soient transportés sur un navire représentent une partie distincte et séparable de l'entreprise de Waterford. Pour US Steel Canada, il est logique de faire appel à Waterford pour déplacer les produits de la réserve à la trémie, car Waterford dispose déjà de l'équipement nécessaire sur place. US Steel Canada aurait pu engager GLS pour faire ce travail, mais cela aurait été moins rentable. US Steel Canada envoie un bon de commande à Waterford pour le chargement de chaque navire et Waterford envoie des factures distinctes à US Steel Canada pour cette activité. Cependant, le fait que US Steel Canada ait choisi Waterford plutôt que GLS ne change rien à la nature du travail qui est effectué.

[26] Le contrat conclu par GLS et US Steel Canada exige notamment que GLS fournisse la trémie, le convoyeur et l'opérateur, probablement parce que toutes les parties savaient que ce travail constitue du débardage et que GLS est une entreprise de débardage. Le fait que GLS ait conclu un contrat de sous-traitance avec Waterford pour que cette dernière fournisse l'équipement et la main-d'œuvre nécessaires ne signifie pas que le travail en question n'est plus du débardage. Waterford a reconnu que le travail qu'elle fait relativement au chargement des navires est supervisé par GLS. C'est GLS qui décide du moment où les produits sont déplacés et chargés dans la trémie ainsi que de la vitesse à laquelle les produits sont transportés sur le navire. Le fait que Waterford mène d'autres activités sur le site de US Steel Canada ne diminue en rien son statut d'entreprise d'arrimage relativement aux travaux en cause.

[27] Waterford a avancé que ses activités étaient semblables à celles que menait Québec Métal Recyclé dans l'affaire *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, précitée, où le Conseil a conclu que les activités en cause ne constituaient pas du débardage. Québec Métal Recyclé exploitait une entreprise dans l'industrie de la ferraille et elle s'occupait, à son terminal, de toutes les activités de triage et d'empilage de ferraille sur le quai afin qu'elle soit transportée, soit par camion, soit par navire. Quatre employés travaillaient à temps plein sur le quai, à longueur d'année. L'empilage de la ferraille faisait partie de leurs tâches quotidiennes et il était fait même si aucun navire n'attendait

d'être chargé. Toutefois, l'entreprise ne jouait aucun rôle dans la livraison de la ferraille. Ce travail d'exportation était fait par un courtier, qui achetait la ferraille, affrétait un navire et engageait une entreprise d'arrimage pour charger la ferraille. À quelques occasions, à la demande des débardeurs et par courtoisie, un employé de Québec Métal Recyclé aidait au nettoyage du quai. Le Conseil a conclu que, dans les circonstances, l'empilage de la ferraille par Québec Métal Recyclé ne constituait pas du débardage, même si l'un des employés utilisait une chargeuse à pneus pour pousser la ferraille sur la voie de quai afin qu'elle puisse être chargée plus tard. Selon le Conseil, l'entreprise de Québec Métal Recyclé consistait à exploiter un parc à ferraille local, et le déplacement de la ferraille au moyen d'une chargeuse à pneus jouait seulement un rôle accessoire dans l'exploitation du parc à ferraille. En l'espèce, c'est US Steel Canada, et non Waterford, qui joue un rôle analogue à celui de Québec Métal Recyclé. Waterford est dans une position différente, car elle n'est pas propriétaire des matériaux qu'elle déplace et le travail qu'elle effectue pour US Steel Canada est fait en application de diverses ententes contractuelles. Le Conseil estime que lorsque Waterford effectue pour US Steel Canada des travaux qui sont directement liés au transport maritime des produits de cette dernière, elle fait le travail d'une entreprise d'arrimage.

[28] Si Waterford décide de poursuivre ces activités, elle devra le faire conformément à la convention collective de l'AEM. Les dispositions du *Code* qui portent sur l'accréditation par région géographique visent à apporter et à garantir la stabilité dans le secteur du débardage. Le législateur a décidé que tous les employeurs de débardeurs dans une région définie doivent être représentés par un seul agent négociateur et qu'une convention collective unique doit s'appliquer à tous ceux qui font du travail de débardage. Comme le Conseil l'a expliqué dans la décision *Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CCRT nº 725) :

> Quelle que soit l'étiquette que l'on accole à ce système de négociation collective (accréditation de groupes ou associations d'employeurs, négociation par secteur ou autre), il s'agit de ce régime de négociation collective qui est créé lorsque l'article 34 du *Code* est invoqué. En réunissant tous les employeurs du secteur du débardage qui font de temps en temps appel au réservoir de main-d'oeuvre disponible dans un port, on assure l'équilibre des forces sur le plan de la négociation collective et l'on élimine en bonne partie les frictions qu'entraînent les négociations multiples. Les deux parties sont en théorie contraintes à tenir compte d'un élément primordial, soit la viabilité et le bien-être économiques du port. En négociant une seule convention collective par l'entremise d'un mandataire, tous les employeurs du secteur partagent les frais et les employés peuvent en contrepartie obtenir un emploi stable et raisonnablement rémunérateur. Ils se trouvent ainsi disposés et intéressés à faire partie d'une main-d'oeuvre stable, expérimentée et en mesure de répondre aux exigences fluctuantes des employeurs.

> **Dans un tel contexte, les profiteurs n'ont pas leur place, et quiconque embauche des débardeurs doit se conformer au système et partager les frais. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles les ordonnances d'accréditation du Conseil contiennent une description du type générique d'unité de négociation. Au fur et à mesure qu'une nouvelle entreprise de débardage fait son apparition, ses employés sont assujettis à l'ordonnance d'accréditation et l'employeur se trouve lié par la convention collective qui s'applique dans le port**...
>
> (pages 164-165, c'est nous qui soulignons)

[29] Le Conseil estime que l'argument de Waterford selon lequel le quai de US Steel Canada n'est pas assujetti à l'accréditation par région géographique visant le port de Hamilton n'est pas fondé. Dans la mesure où Waterford invoque la conclusion du Conseil, énoncée dans la décision *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, précitée, selon laquelle le quai d'Ultramar qui se trouvait sur la rive sud du fleuve St-Laurent faisait partie de la région géographique du port de Québec sans être assujetti à l'accréditation par région géographique visant ce port, le Conseil souligne que, dans cette affaire, les facteurs déterminants étaient que, selon l'analyse historique de la portée de l'accréditation par région géographique, l'accréditation avait seulement été appliquée aux activités de débardage menées sur la rive nord du fleuve, que le syndicat n'avait jamais nommé l'un des employeurs actifs sur la rive sud dans ses demandes d'accréditation, malgré le fait que ces entreprises y étaient actives depuis plus de 30 ans, et que le syndicat n'avait présenté aucun élément de preuve permettant de satisfaire aux exigences de viabilité, de faisabilité ou de communauté d'intérêts. Manifestement, les faits en cause dans la présente affaire sont différents de ceux qui l'étaient dans l'affaire du port de Québec, car, en l'espèce, le syndicat avait inclus les activités menées par Waterford sur le site de US Steel Canada dans sa demande d'accréditation initiale, présentée au Conseil en 2009 (dossier nº 27443-C), et le syndicat a présenté son grief de 2010 aussitôt qu'il a appris que Waterford poursuivait ses activités de débardage à cet endroit.

[30] Par conséquent, le Conseil conclut que lorsque Waterford effectue pour US Steel Canada des travaux qui consistent à déplacer les produits de la réserve à la trémie et à les transporter sur des navires au moyen du convoyeur, Waterford mène des activités de débardage au port de Hamilton et elle est alors assujettie à la convention collective conclue par l'AEM et la section locale 1654 de l'AID. Compte tenu de cette conclusion, le Conseil est d'avis que Waterford enfreint l'ordonnance du Conseil datée du 9 novembre 2009. Le Conseil ordonne donc à Waterford de se conformer à cette ordonnance sur-le-champ.

[31] À titre de redressement pour la violation de l'ordonnance du Conseil et de la convention collective applicable, le Conseil ordonne à Waterford de verser à la section locale 1654 de l'AID une somme équivalente à ce que les six employés de Waterford qui ont participé au chargement des produits de US Steel Canada sur des navires au quai 16 entre le 9 décembre 2009 et la date de la présente décision auraient gagné s'ils avaient été rémunérés conformément à la convention collective conclue par l'AEM et la section locale 1654 de l'AID. Le Conseil se réserve la compétence de déterminer le montant de cette indemnité si les parties n'arrivent pas à s'entendre à ce sujet.

[32] Au cours de la présente instance, le Conseil a été informé que le grief de juin 2010 de la section locale 1654 de l'AID incluait un grief à l'endroit de GLS relativement à l'utilisation d'un troisième membre du syndicat sur le navire. Cette question, qui porte sur l'interprétation des dispositions sur l'affectation du personnel prévues à la convention collective, relève d'un arbitre, et le Conseil refuse de se prononcer sur ce volet du litige.

[33] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Traduction certifiée conforme
Communications

Elizabeth MacPherson
Présidente

Patrick J. Heinke
Membre

John Bowman
Membre